

Direction générale: Environnement

EUROSTATION – Bloc II – 2^{ème} étage
Place Victor Horta, 40 bte 10
B – 1060 BRUXELLES

www.environnement.fgov.be

Secrétariat du Comité d'avis SEA :

Claire PIENS
t : + 32 2 524 95 12
f : + 32 2 524 96 00
e : claire.piens@health.fgov.be

Comité d'avis SEA

16 juin 2015

**Projet de Plan de développement fédéral 2015-
2025 du réseau transport d'électricité**

**Avis portant sur le Rapport
sur les incidences environnementales**

I. CONTEXTE

Le Comité d'avis SEA a été saisi le 13 mai 2015 par ELIA dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement fédéral 2015-2025 du réseau de transport électricité¹.

Ce Plan doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement préalablement à son adoption², compte tenu des objectifs suivants :

- Assurer un niveau élevé de protection de l'environnement (préservation, protection et amélioration de la qualité de l'environnement) ;
- Contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de Plans et programmes ;
- Prendre en considération le principe de précaution ;
- Promouvoir un développement durable.

Conformément à l'article 10, § 2, de la loi du 13/02/2006, le Comité d'avis SEA s'est prononcé le 4 mars 2015 sur le projet de répertoire qui a servi de cadre de référence pour effectuer l'évaluation des incidences sur l'environnement du Plan ELIA.

Conformément à l'article 12 de cette même loi, le présent avis a pour objet :

- d'une part, d'analyser la pertinence et la qualité du contenu du Rapport d'évaluation des incidences eu égard aux objectifs de la loi SEA ;
- d'autre part, de déterminer si la mise en œuvre du Plan est susceptible d'avoir des incidences transfrontières non négligeables sur l'environnement.

Tel que le prescrit la loi, l'avis est transmis endéans les soixante jours à dater de la réception de la demande.

Le Plan de développement fédéral du réseau de transport d'électricité 2015-2025 fait suite au Plan 2010-2020, lui-même soumis à une Evaluation Stratégique Environnementale (ci-après « ESE ») (conformément à la loi du 13/02/2006) et pour laquelle le Comité SEA a rendu un avis le 10 juin 2011³. Le Comité est maintenant sollicité pour rendre un avis sur le rapport sur les incidences environnementales et sur le projet de Plan de développement 2015-2025 lors de

¹ L'obligation d'élaborer le Plan ELIA est fixée à l'article 13, §1^{er}, de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation de marché de l'électricité.

² Article 6, §1^{er}, 1^{er}tiret de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement.

³<http://www.health.belgium.be/eportal/Environment/Environmentalrigh/SEAstrategivEnvironmentalAsses/HetAdviescomiteSEA/Teruggegevenadvies/index.htm>

sa réunion du 16 juin 2015. Une consultation publique (du 13 mai au 15 juillet 2014) a également lieu en parallèle avant la finalisation du Plan.

Table des matières de l'avis (point 2)

II. Avis

2.1 Appréciation générale

2.2. Remarques techniques spécifiques (fiches thématiques)

2.3. Effets transfrontières

II. AVIS

2.1 Appréciation générale

Le Comité SEA se réjouit de voir que l'évaluation environnementale stratégique relative au plan de développement du réseau de transport est d'une excellente qualité. Le degré de détail élevé, la subdivision en métaprojets, la méthodologie particulièrement élaborée et l'expression claire des effets des options étudiées pour chaque métaprojet font en sorte que le rapport rédigé par RoyalHaskoning DHV est un bon exemple de la manière dont une SEA doit être élaborée.

Vu l'effort manifeste fourni, le Comité SEA espère dès lors qu'il pourra être valorisé davantage encore lors de la suite du processus d'autorisation.

Les commentaires sur le répertoire semblent dans l'ensemble bien pris en compte, ce qui est également à saluer.

Le nouveau plan contient des projets qui ont déjà été évalués dans le cadre de l'Evaluation Stratégique Environnementale (« ESE ») relative au Plan de développement 2010-2020, et dont la portée n'a pas été modifiée ou sont déjà en cours. Ils ne sont pas évalués en tant que métaprojets distincts dans cette ESE. Le Comité apprécie que ces projets restants à effectuer soient pris en compte dans l'impact cumulatif sur l'environnement de l'actuel Plan de développement.

La lisibilité des cartes fournies dans l'étude serait améliorée si une légende et les coordonnées géographiques (en mer) étaient ajoutées pour chacune d'elles. Il est difficile de percevoir où se trouvent les lignes et les câbles qui sont supprimés.

2.2 Remarques techniques spécifiques (fiches thématiques)

2.2.1. Altération de l'air

Dans le document de scoping, il est clairement indiqué que la configuration du réseau a une influence sur le remplacement des centrales les moins performantes, et a un impact sur les émissions polluantes et la qualité de l'air en particulier les NOx (centrales au fioul) et les PM (centrales au fioul et au charbon). L'ajout d'un commentaire succinct sur ce point pourrait être utile.

2.2.2. CO₂ (3.1.12)

Le Comité trouve étrange de lire au point 6.9 CO₂ que les extensions du réseau devraient donner lieu à une augmentation de 12,6 % des émissions de CO₂, dans laquelle la contribution d'Elia aux émissions belges représenterait 0,58 %.

En ce qui concerne avant tout la méthodologie exposée en 3.1.12 et comme souligné dans nos remarques relatives au projet de répertoire, non reprises ici, le Comité souligne à nouveau son souhait de voir les pertes liées au réseau également exprimées en MWh, vu qu'il s'agit là d'une mesure bien plus appropriée pour indiquer les pertes de courant.

En ce qui concerne ce même point, il est étonnant de constater qu'un facteur d'émission a été calculé pour les quatre scénarios, mais que les résultats finaux ne sont pas différenciés pour ces mêmes scénarios, alors que c'est là un des rares endroits où il est possible de le faire.

Le consultant opte alors seulement pour la moyenne des facteurs d'émission pour les quatre scénarios. Ce qui est regrettable, mais il prend par ailleurs en compte le facteur d'émission de la production belge et des importations. D'autre part, le consultant fait le choix de ne pas prendre en compte la moyenne de la production nationale, mais d'un nombre fictif où les importations étrangères entrent également en ligne de compte, avec la supposition que l'ensemble de la production étrangère soit à base de charbon.

Le Comité SEA demande dès lors que soient également indiquées sous forme de tableau les pertes sur le réseau en MWh et que soit indiqué, pour chaque scénario, quelles sont les émissions de CO₂ correspondantes pour la production nationale et avec l'importation (avec une moyenne pondérée des facteurs d'émission des pays voisins, et donc pas uniquement du charbon).

Le résultat actuel, par lequel on prend la moyenne des scénarios, dans l'hypothèse où toutes les importations de courant proviennent de charbon, peut toutefois être maintenu en tant que "worst case".

Point 4.9 : Ce paragraphe mériterait d'être mieux reformulé, et pourrait utilement s'inspirer des éléments du 5^e rapport d'évaluation de l'IPCC (Representative concentration pathway – RCP qui font le lien entre le niveau d'ambition des politiques d'atténuation et les émissions futures de CO₂).

2.2.3. Hommes : nuisances sonores (3.1.15)

Le Comité demande qu'il soit fait mention des normes régionales en la matière. Elles sont légèrement différentes, la question est donc de savoir comment intégrer ces trois législations dans le plan.

Points 2 et 3 :

- Le Comité propose d'utiliser la même terminologie tout au long d'une fiche (il est une fois question de "contour" et, une autre fois, de "tampon"...). Le terme

"contour" est normalement utilisé pour marquer une limite au moyen d'un paramètre physique (un niveau sonore égal, par exemple), mais cette interprétation ne fonctionne pas dans le cas présent : l'indicateur est une surface d'un corridor de 20 m pris de part et d'autre de la ligne et de la zone de 200 m entourant un transformateur.

- Sur quoi le choix d'une zone de 20 m se base-t-il ?
- Le choix de 20 m de part et d'autre de la ligne est-il cohérent avec le choix de 200 m autour d'un transformateur ? (s'agit-il du même niveau sonore ?) Supposons que 50 dB (A) soient mesurés à une distance de 20 m (à nouveau possible à proximité d'un liquide), alors que pour un transformateur, il soit ici fait référence à 30 dB (A). Par ailleurs, à propos de 30 dB (A) : cette quantité est-elle exprimée en LAeq ? En Lden ?

2.2.4. Impact sur la santé humaine (champs électromagnétiques ou EMF) (3.1.17)

- "Tableau 3.19. Source : Conseil supérieur de la Santé". Une référence plus spécifique est souhaitée. : il s'agit de l'avis du CSS⁴ n° 8081 de 2008. Idem à la page 101.
- Point 4.14:

Pourquoi n'enfouir en sous-sol que le 220 kV ? Le Comité se demande pourquoi cela est limité aux câbles ayant une tension de 220 kV ? La préférence pour la pose de câble souterrains vaut pour toutes les tensions.

2.2.5. Impact sur la biodiversité (3.1.18)

Au point 2.5 "Relation avec la législation existante pertinente", le Comité recommande de compléter le tableau avec les éléments suivants :

- Directive sur la responsabilité environnementale (2004/35/CE) du 21/04/2004 sur la prévention et la réparation des dommages environnementaux (d'application pour plusieurs thématiques : eau, sols, écosystèmes, habitats, espèces, services écosystémiques, etc.) ;
- La Stratégie nationale belge 2006-2016 a été actualisée. Il convient de faire référence à la nouvelle version adoptée en 2013 qui est étendue jusqu'à 2020.
- Wallonie : Décret relatif à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la faune et de la flore sauvage (publié le 22/01/2002) + Circulaire du 30 mai 2013 relative aux plantes exotiques envahissantes ;
- Milieu marin : faire référence à la directive-cadre européenne "Stratégie pour le milieu marin" (2008/56/CE) (Marine Strategy Framework Directive) notamment pour ce qui concerne l'intégrité des fonds marins, les sources sonores sous-marines et les indicateurs de suivi. En ce qui concerne le "Marine spatial planning", le Comité demande de faire référence à l'arrêté royal du 20 mars 2014 "marine spatial plan establishing the spatial use of the Belgian part of the

⁴ Hoge gezondheidsraad

North Sea for the period 2014-2020" qui prévoit notamment des corridors pour les câbles électriques, télécom et les pipelines (voir <http://odnature.naturalsciences.be/marine-atlas/marine-spatial-plan>)

Le Comité apprécie la réponse apportée au commentaire sur le répertoire en ce qui concerne la partie relative aux écosystèmes et le fait que les fiches d'impact se réfèrent plutôt à la biodiversité en général. Il salue également l'incidence positive du plan sur la biodiversité (-3,5 ha) grâce aux projets Westhoek et Campine du Nord. Le Comité se demande sur quelle superficie ou sur quelle distance de part et d'autre de la ligne se font les pertes ou les gains lors du démantèlement des lignes. Il serait plus facile d'appréhender ces impacts si les lignes démantelées étaient clairement indiquées sur une carte de la Belgique.

En outre, le Comité souhaite que les données utilisées ainsi que le facteur de conversion (quelle distance de part et d'autre des lignes électriques) pour exprimer les incidences des lignes électriques en hectare soient mieux expliquées.

Le rapport des incidences environnemental estime l'incidence sur la biodiversité en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie, par le nombre de zones Directive Habitats et Oiseaux, d'espaces verts ou réserves agréées qui sont affectés sur le "plan régional" (exprimé en km pour les lignes électriques, en m² ou ha pour les sites). Pour les câbles sous-marins, c'est la longueur dans les zones spéciales de protection en mer du Nord.

Ces incidences des installations sont un bon indicateur au niveau de la planification. Toutefois, elles sont insuffisantes pour anticiper la complexité de l'impact sur la biodiversité et des études d'impact précises pour les méta-projets s'avèrent nécessaires. Par ailleurs, on ne peut exclure d'autres incidences, par exemple des nuisances sonores et des champs électromagnétiques sur la faune sauvage.

De plus, la fiche de scoping indique que pour l'ensemble de la Belgique, la méthode de Derouaux et al. (2012) est appliquée (estimation de la longueur (en km) de chaque catégorie de probabilité de collision avec les oiseaux). Ces résultats ne sont toutefois pas présentés dans les impacts cumulés au tableau 6-13 et semblent ne pas être utilisés.

Le Comité salue les résultats du projet Life d'Elia et souhaite souligner le fait que les services écosystémiques rendus par la biodiversité peuvent aussi être considérés dans l'ESE comme le suggère le document de guidance de l'UE⁵ (impacts positifs ou négatifs des futurs plans et surtout la réalisation des métaprojets prévus dans le plan) lorsque cela est pertinent (p.ex. atténuation des inondations, refroidissement de l'air ou amélioration de la qualité de l'air,

⁵ Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment (<http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/SEA%20Guidance.pdf>)

esthétique, éducation, maintien de la diversité génétique de variétés indigènes en vergé conservatoires ou de races de bétail...).

Le Comité apprécie particulièrement les mesures d'atténuation et de compensation qui sont proposées au point 7.1.14 et note que les impacts à long terme sur la biodiversité feront l'objet d'une surveillance, lorsque c'est utile, en conformité avec les méthodes du projet Life+ d'ELIA.

Enfin, le Comité se demande si le descriptif concernant des études similaires sur l'impact du développement du réseau de transport dans les pays voisins tel que proposé dans l'avis du 04/03/2015 sur le projet de répertoire, est celui visé au point 2.6.

2.2.6. Contribution aux objectifs en matière de climat et d'énergie (4.16)

La mesure dans laquelle notre réseau de transport est constitué et interconnecté constitue une exigence importante pour le développement d'électricité renouvelable et la garantie de notre sécurité énergétique. De cette manière, la capacité sur le réseau de transport constitue un indicateur direct pour la contribution au climat européen et aux objectifs énergétiques ainsi que, en particulier, à l'objectif d'énergie renouvelable.

Ceci doit être formulé de manière plus claire au point 3.1.19, en soulignant ce qui est précisément mesuré, à savoir la possibilité de connexion d'électricité renouvelable en tant que facilitateur pour la réalisation des objectifs BE pour 2020 et 2030 en matière d'énergie renouvelable. Par ailleurs, la référence à la TYNDP 2014 doit être davantage développée.

Le Comité regrette de ne voir aucune référence au paquet énergie climat 2030.

2.3. Effets transfrontières

Le Comité estime que les incidences du projet de plan de développement 2015-2025 seront négligeables sur l'environnement d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État Partie à la Convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière.